2014 – À AUJOURD'HUI

MANUEL D'ENTRETIEN VIVID AIR

Manuel d'entretien



GARANTIE DE SRAM LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans cette notice, SRAM garantit que ses produits ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pour une durée de deux ans à partir de leur date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée. **À l'exception de ce qui est décrit dans cette notice, SRAM n'offre aucune autre garantie et ne fait aucune déclaration d'aucune sorte (explicite ou implicite) et toutes les garanties (dont toute garantie implicite de respect des conditions d'utilisation, de qualité marchande ou d'adaptabilité à un usage particulier) sont donc rejetées.**

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (États-Unis), la province (Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;

b. ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Pour les clients d'Australie :
La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1333 North Kingsbury, 4th floor, Chicago, Illinois, 60642, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défaillante et dans la mesure où cette défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel d'utilisation SRAM correspondant. Les manuels d'utilisation SRAM sont disponibles en ligne sur les sites sram.com, rockshox.com, avidbike.com, truvativ.com ou zipp.com.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou des composants électroniques connexes, comme le moteur, l'unité de gestion, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, ou en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Les pièces d'usure sont les suivantes :

- Joints anti-poussière
- Douilles
- Joints toriques étanches à l'air
- Anneaux de coulissage
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Bagues en mousse
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Tubes supérieurs
- Tiges/boulons au filetage foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Manchons de frein
- Patins/plaquettes de frein
- Chaînes
- Pignons
- Cassettes
- Manette et câbles de frein (internes et externes)
- Poignées de guidon
- Poignées de manette
- Galets
- Disques de frein
- Surfaces de frottement des freins sur la jante
- Butées de fin de course des amortisseurs
- Roulements à billes
- Surface interne des roulements à billes
- Cliquets d'arrêt
- Mécanisme de transmission
- Rayons
- Roues libres
- Coussinets d'extensions aérodynamiques
- Corrosion
- Outils
- Moteurs
- Batteries

Nonobstant toute autre mention stipulée dans cette notice, la garantie couvrant l'ensemble de batteries et le chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou toute autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant d'autres fabricants.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou non autorisées par SRAM avec des pièces SRAM.

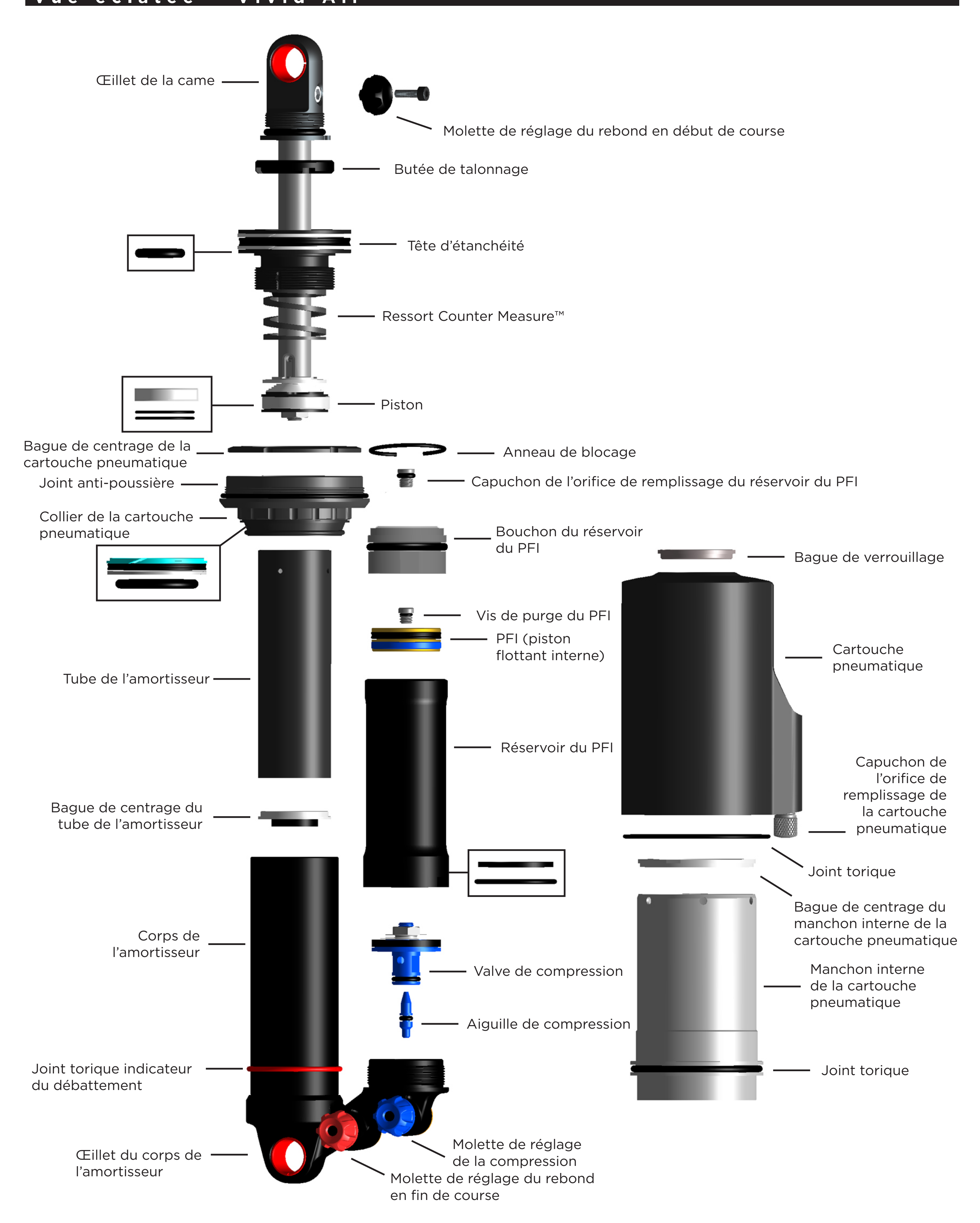
Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

Table des matières



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité.
Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits RockShox.
Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !



Œillet de la came
Molette de réglage du rebond en début de course
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité
Ressort Counter Measure™
Piston
Bague de centrage de la cartouche pneumatique
Anneau de blocage
Joint anti-poussière
Capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir du PFI
Collier de la cartouche pneumatique
Bouchon du réservoir du PFI
Bague de verrouillage
Vis de purge du PFI
PFI (piston flottant interne)
Cartouche pneumatique
Tube de l'amortisseur
Réservoir du PFI
Capuchon de l'orifice de remplissage de la cartouche pneumatique
Bague de centrage du tube de l'amortisseur
Joint torique
Bague de centrage du manchon interne de la cartouche pneumatique
Corps de l'amortisseur
Valve de compression
Manchon interne de la cartouche pneumatique
Aiguille de compression
Joint torique indicateur du débattement
Joint torique
Œillet du corps de l'amortisseur
Molette de réglage de la compression
Molette de réglage du rebond en fin de course

Entretien des suspensions RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir vos suspensions RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des suspensions RockShox requiert des connaissances sur les composants des systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et liquides spécialisés.

Pour des vues éclatées et des informations sur les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au Catalogue des pièces détachées disponible sur notre site Internet à l'adresse www.sram.com/service.

Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse sram.com/service.

L'apparence de votre produit peut être différente de celle des produits représentés sur les illustrations/photos de ce manuel.

Entretien des éléments de fixation et des bagues

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur démonté, déposez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d'entretien.

AVIS

Utilisez systématiquement des mâchoires en aluminium tendre lorsque vous serrez les œillets de l'amortisseur arrière dans un étau afin de ne pas les endommager.

Pièces et outils requis pour l'entretien des éléments de fixation et des bagues

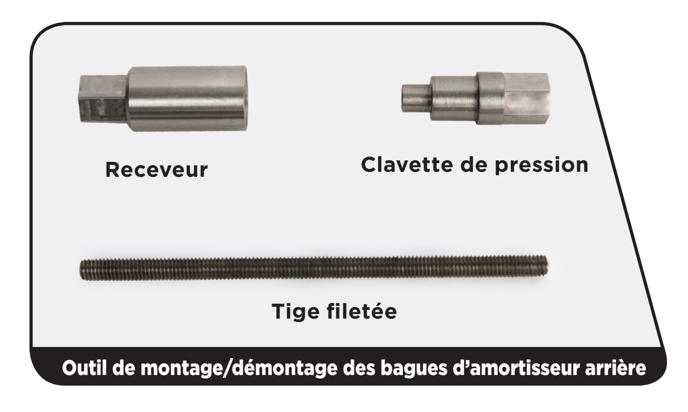
- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Graisse spéciale suspension
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox ½ po x ½ po
- Clé plate de 13 mm
- Clé à molette

Démontage des éléments de fixation

Il est facile de démonter certains éléments de fixation simplement à la main. Vous pouvez essayer de sortir les entretoises de butée avec les ongles, puis de repousser la clavette de la bague hors de la bague. Si vous y parvenez, passez au chapitre suivant intitulé Remplacement de la bague de l'œillet.

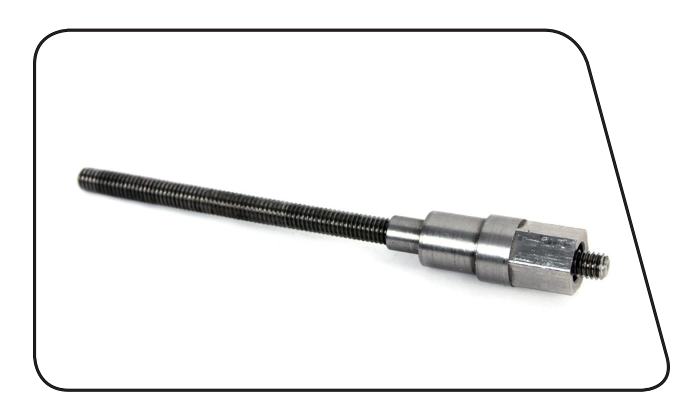
Si vous ne pouvez pas démonter les éléments de fixation à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

Les images illustrant les étapes suivantes concernent l'amortisseur Monarch RL, mais s'appliquent également au Vivid Air.



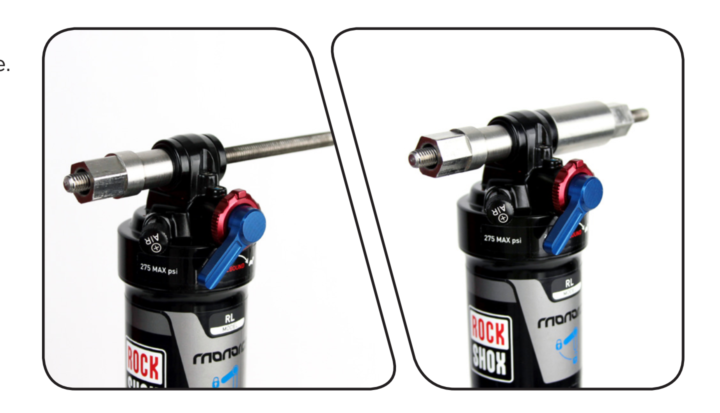
Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière

1 Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce que la tige affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression.



2 Insérez la tige filetée dans l'œillet de la came jusqu'à ce que la clavette de pression vienne en appui contre la clavette de la bague.

Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'entretoise de butée.



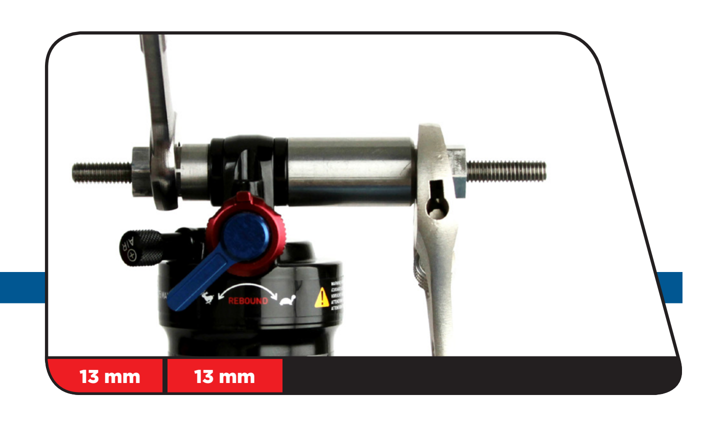
3 Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm ou d'une clé à molette.

À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle se bloque contre l'entretoise de butée.

Dévissez la clavette de pression de la tige filetée puis retirez l'entretoise de butée située du même côté.

AVIS

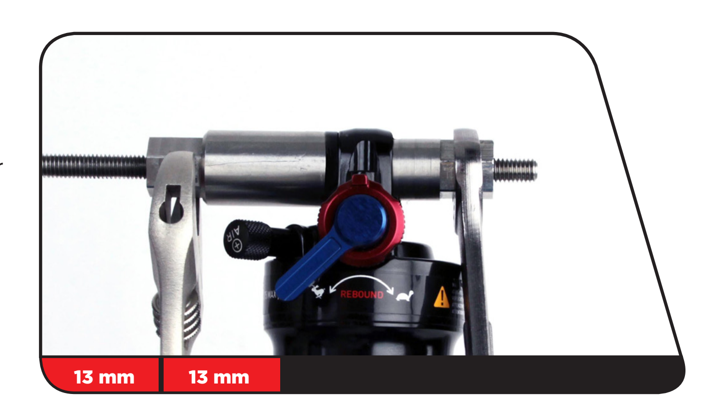
Veillez à ne pas érafler la cartouche pneumatique en tournant la clé.



4 Réinsérez la tige filetée et la clavette de pression à travers l'œillet de la came.

Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet de la came.

À l'aide d'une clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige jusqu'à ce qu'elle se bloque contre l'entretoise de butée.



5 Dévissez le receveur de la tige filetée.

Retirez de l'outil l'entretoise de butée et la clavette de la bague.

Mettez de côté les éléments de fixation jusqu'à ce que vous ayez terminé l'entretien de votre amortisseur arrière.

Répétez l'opération pour l'œillet du corps de l'amortisseur.



Remplacement de la bague de l'œillet

Pour remplacer des bagues endommagées ou usées, utilisez l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

1 Insérez la tige filetée dans l'œillet de la came jusqu'à ce que la base de la clavette de pression vienne en appui contre la bague.

Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur sur la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet.



2 Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm.

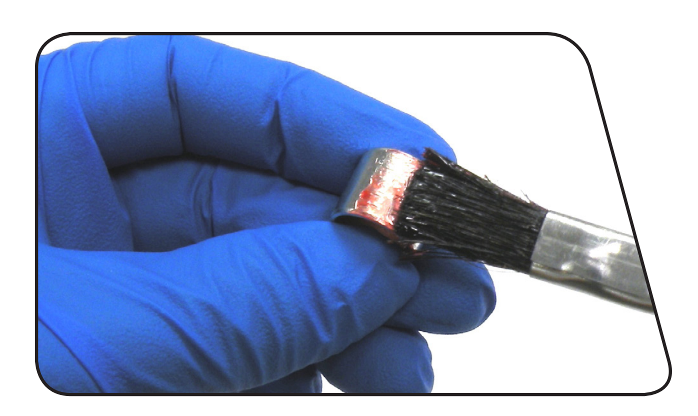
À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle vienne pousser la bague de l'œillet hors de l'œillet.



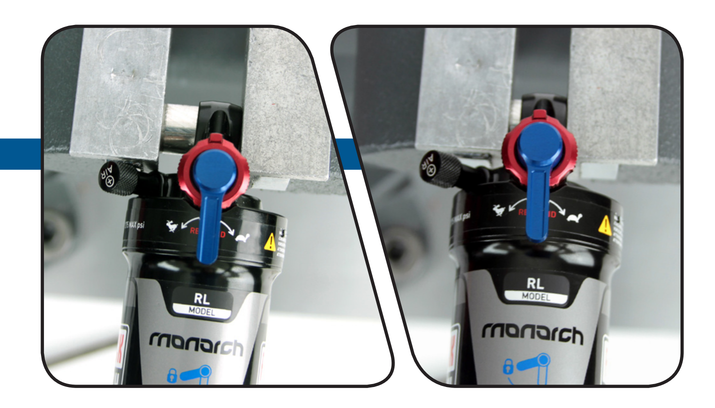
3 Dévissez le receveur de la tige filetée. Retirez l’outil de l’œillet de la came et jetez la vieille bague.

Répétez l’opération pour l’autre œillet.

4 Graissez légèrement l’extérieur de la nouvelle bague.



5 Mettez en place l’œillet de la came et la bague de l’œillet entre les mâchoires en métal tendre d’un étau. Serrez lentement l’étau pour commencer à faire rentrer la bague de l’œillet dans l’œillet de la came.



AVIS

Pour éviter d’endommager l’amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l’œillet dans l’étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage.

Vérifiez l’alignement de la bague au moment où elle rentre dans l’œillet. Si la bague se met à rentrer de travers dans l’œillet, retirez la bague de l’œillet, appliquez de nouveau un peu de graisse sur la bague et recommencez l’opération jusqu’à ce que la bague entre bien droite dans l’œillet.

6 Continuez à appuyer sur la bague de l’œillet jusqu’à ce qu’elle soit bien en place dans l’œillet de la came.

Retirez l’amortisseur de l’étau et répétez la procédure d’installation pour la bague de l’autre œillet.

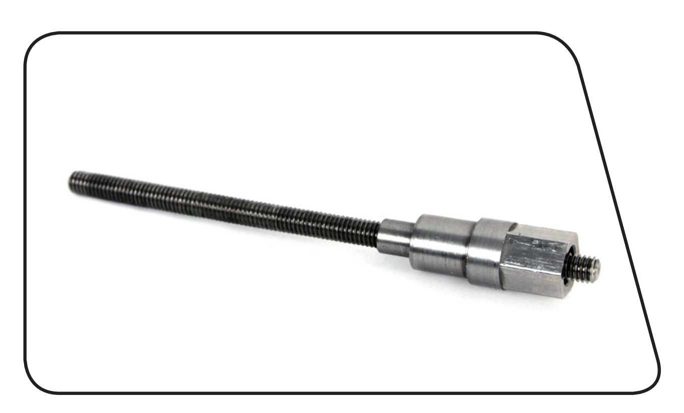


Installation des éléments de fixation

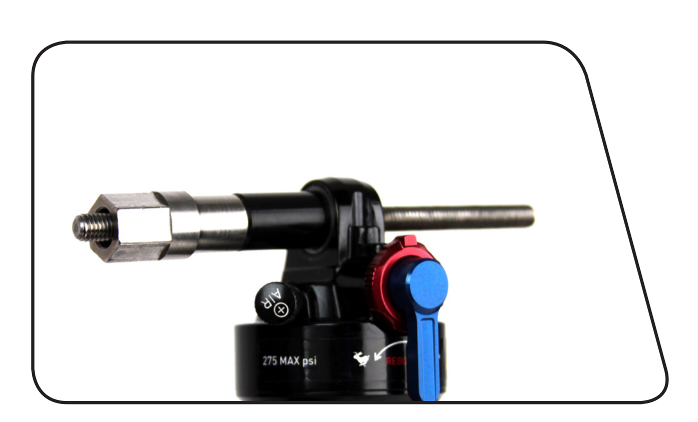
Il est facile de monter certains éléments de fixation simplement à la main. Faites entrer la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la clavette dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique. Ensuite, installez une entretoise de butée, le côté le plus large en premier, sur chaque extrémité de la clavette de la bague. Si vous y parvenez, vous avez terminé l'entretien des éléments de fixation et des bagues.

Si vous ne parvenez pas à installer les éléments de fixation simplement à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

1 Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression.



2 Faites passer la tige filetée à travers la clavette de la bague puis à travers l'œillet de la came de telle sorte que la clavette de la bague se trouve entre la clavette de pression et l'œillet.



3 Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur sur la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet.



4 Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm.

À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle pousse la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur.

Continuez à visser la clavette de pression jusqu'à ce que la clavette de la bague dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique.

Il se peut que vous deviez dévisser légèrement le receveur pour vérifier l'espacement de la clavette de la bague.



5 Dévissez le receveur de la tige filetée puis retirez l'outil de l'œillet de la came.

6 Installez l'entretoise de butée en orientant son côté le plus large vers la cartouche pneumatique. Installez à la main une entretoise de butée sur chacune des extrémités de la clavette de la bague.



Entretien de l’amortisseur Vivid Air

Avant de procéder à l’entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l’amortisseur démonté, déposez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d’entretien (reportez-vous au chapitre intitulé Entretien des éléments de fixation et des bagues).

Pièces et outils requis pour l’entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient pour récupérer l'huile
- Alcool isopropylique
- Liquide de suspension RockShox 3wt
- Graisse spéciale suspension
- Lubrifiant O-Lube Parker®
- Huile Maxum4 Extra 15w50 Maxima®
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Frein-filet rouge
- Ruban d’électricien
- Outil plat pour jeu de pédalier à 16 encoches avec ouverture de 35 mm
- Outil d’installation des joints (35 mm)
- Clé à ergots
- Clé à ergots RockShox de 24 mm
- Clé pour cartouche pneumatique RockShox Vivid
- Outil pour compresseur Counter Measure™
- Clé plate de 31 mm ou clé à sangle
- Clé dynamométrique
- Clé à douille
- Douille de 10 mm
- Clés hexagonales de 2 mm, 2,5 mm et 3 mm
- Clé TORX® T10
- Outil pour obus de valve Schrader
- Tournevis à tête plate
- Pointe
- Adaptateur pour pompe Vivid
- Pompe pour suspension
- Tuyau en plastique ou goujon

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension.

Posez au sol un récipient juste en dessous de l’amortisseur pour en récupérer le liquide lors de l’entretien.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l’étanchéité lorsque vous procédez à l’entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Lorsque vous remplacez des joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint torique. Nettoyez la cannelure du joint torique et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

Démontage de la cartouche pneumatique/Installation des entretoises creuses

1 Pour noter vos réglages, tournez la molette de réglage du rebond en début de course et la molette de réglage de la compression dans le sens des aiguilles d’une montre jusqu’à ce qu’elles se bloquent, tout en comptant le nombre de clics ou de tours. Ceci vous sera utile lors du réglage qui suivra la procédure d’entretien.

Une fois les réglages notés, tournez la molette de réglage de compression dans le sens inverse des aiguilles d’une montre jusqu’à ce qu’elle se bloque.

Il n’est pas nécessaire de tourner la molette de réglage du rebond en fin de course.



2 Notez le numéro inscrit sur la cartouche pneumatique qui se trouve juste devant la molette de réglage du rebond en début de course sur votre amortisseur ; cela vous aidera lors du remontage de la cartouche pneumatique. Notez également la position de la cartouche pneumatique et de la molette de réglage du rebond en début de course par rapport au réservoir du PFI.



3 Notez le réglage de la pression pneumatique ; cela vous sera utile lors du réglage qui suivra la procédure d'entretien. Retirez à la main le capuchon de la valve pneumatique. À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider toute la pression pneumatique contenue dans la cartouche pneumatique. À l'aide de l'outil pour valve Schrader, retirez puis remplacez l'obus de la valve Schrader.



⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Ne démontez **jamais** un amortisseur sous pression car du liquide de suspension ou des débris pourraient jaillir brutalement de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.



4 À l'aide d'une clé TORX® T10, retirez le capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir du PFI. À l'aide d'une petite clé hexagonale ou d'une pointe, appuyez sur la valve Schrader pour vider toute la pression pneumatique contenue dans le réservoir du PFI.

Une fois toute la pression évacuée, appuyez sur la valve Schrader à nouveau. Si la valve Schrader peut bouger, alors cela signifie que l'amortisseur a été entièrement dépressurisé.

Si la valve Schrader ne bouge pas du tout, alors cela signifie que l'amortisseur est encore sous pression. Il faudra l'envoyer dans un centre d'entretien agréé RockShox pour un entretien plus approfondi.

À l'aide de l'outil pour valve Schrader, retirez puis remplacez l'obus de la valve Schrader.



⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Vérifiez que l'amortisseur est entièrement dépressurisé avant de poursuivre l'entretien. Si vous ne vous en assurez pas, alors il se peut que le corps de l'amortisseur se détache de l'œillet de la came très brutalement. Portez toujours des lunettes de sécurité.



5 Vérifiez que la molette de réglage du rebond en début de course est bien tournée à fond dans le sens des aiguilles d'une montre. Avec les doigts, maintenez la molette de réglage du rebond en début de course pour éviter qu'elle ne tourne. Puis, à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, tournez le boulon dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour retirer le boulon ainsi que la molette de l'œillet de la came.

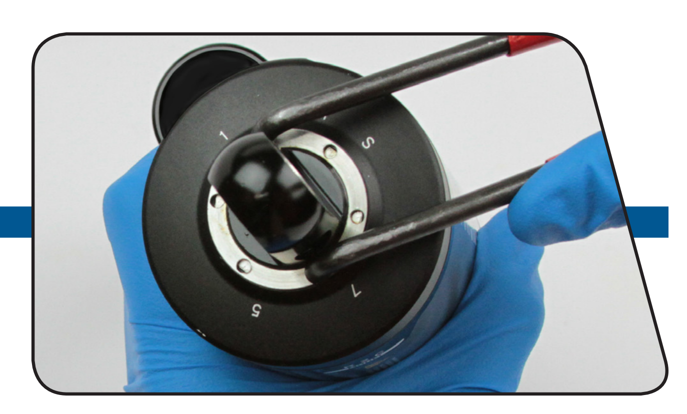


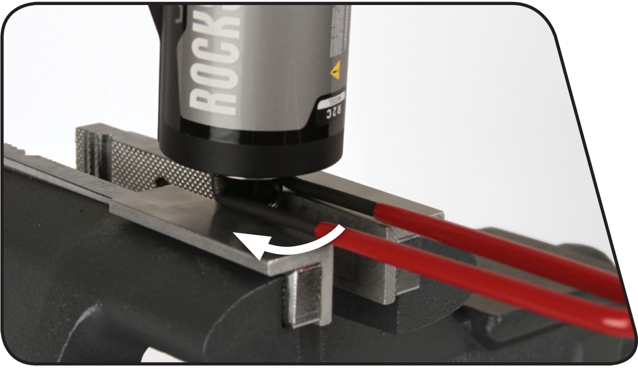
6 Insérez les pointes de la clé à ergots dans les trous de la bague de verrouillage.

Serrez l'œillet de la came dans un étau en laissant juste assez de place pour faire tourner la clé à ergots. Tournez la clé à ergots dans le sens des aiguilles d'une montre pour dévisser la bague de verrouillage de l'œillet de la came.

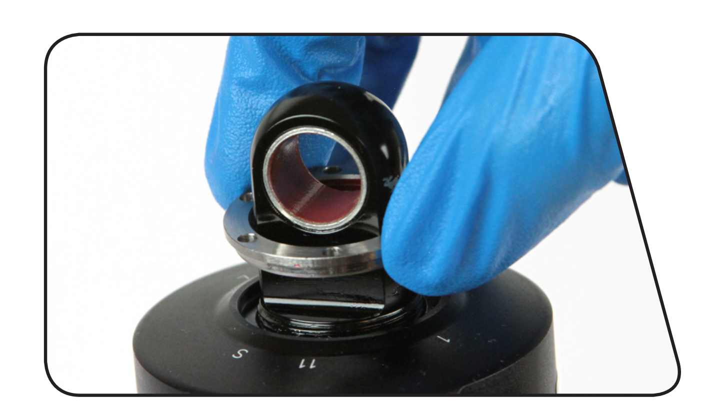
AVIS

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage.





7 Retirez l'amortisseur de l'étau puis retirez à la main la bague de verrouillage de l'œillet de la came.



8 Entourez le corps de l’amortisseur avec du ruban d’électricien.

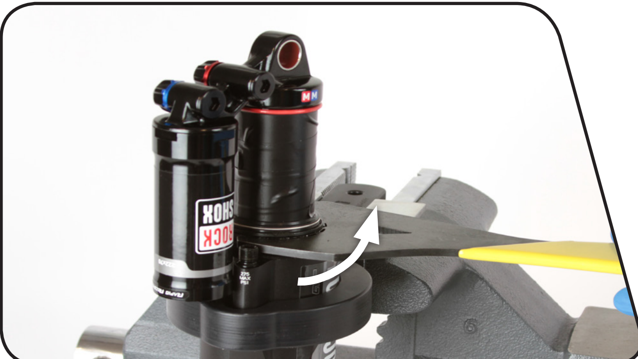


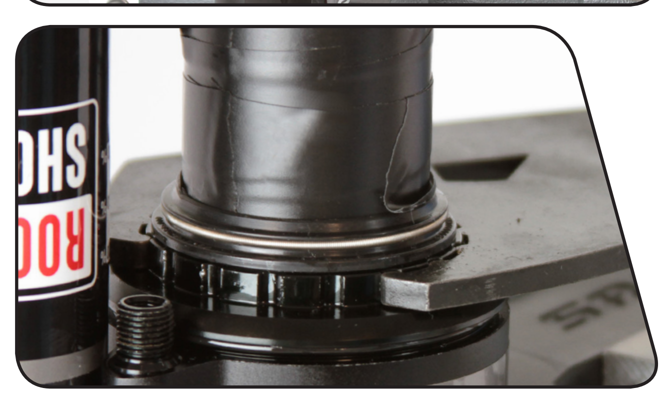
AVIS

Utilisez du ruban d’électricien pour éviter d’endommager la surface du corps de l’amortisseur lors du démontage du collier de la cartouche pneumatique.

9 Serrez la clé pour cartouche pneumatique RockShox Vivid dans un étau. Placez la cartouche pneumatique dans la clé. À l’aide de l’outil pour jeu de pédalier, faites tourner le collier de la cartouche pneumatique dans le sens inverse des aiguilles d’une montre puis retirez-le de la cartouche pneumatique. Retirez l’amortisseur ainsi que la clé de l’étau.









À la main, retirez la cartouche pneumatique.

Une petite quantité de liquide va s'écouler de la cartouche pneumatique. Maintenez-la au-dessus du récipient prévu à cet effet.

Retirez le ruban d'électricien du corps de l'amortisseur.



Démontage des composants internes de l’amortisseur

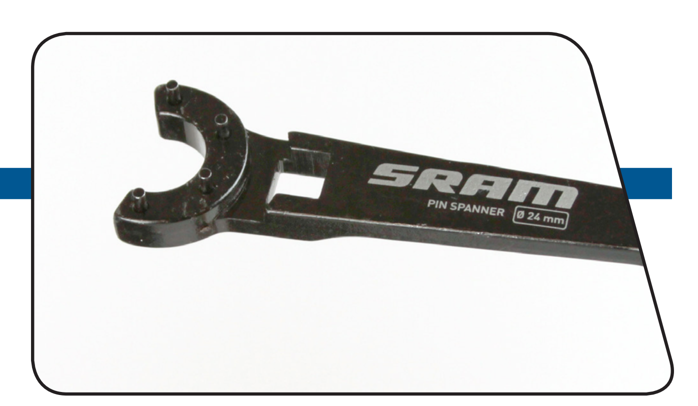
1 Serrez l’œillet du corps de l’amortisseur dans un étau.



2 Maintenez la butée de talonnage à distance de la tête d’étanchéité puis insérez la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm dans les trous de clavette de la tête d’étanchéité. Tournez la clé à ergots dans le sens inverse des aiguilles d’une montre afin de séparer la tête d’étanchéité et le corps de l’amortisseur.

AVIS

À la main, tenez la clé à ergots tout en tournant la tête d’étanchéité afin de ne pas endommager les trous de clavette de la tête d’étanchéité.







3 À la main, retirez l'unité de la came du corps de l'amortisseur. Le tube de l'amortisseur devrait venir également lors du démontage de l'unité de la came.

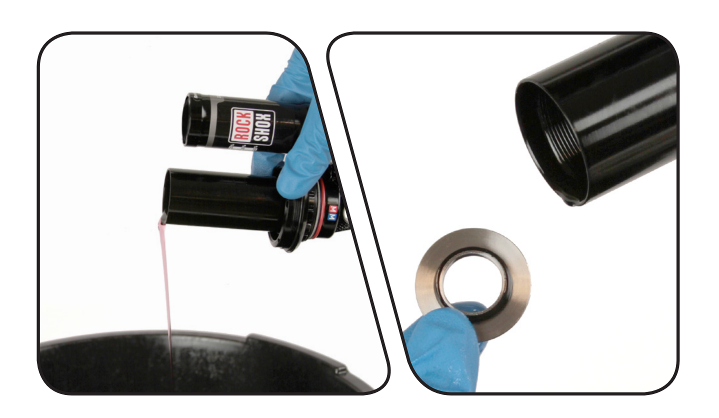
Au cas où il ne serait pas venu avec l'unité de la came, retirez le tube de l'amortisseur du corps de l'amortisseur à la main.



4 Retirez l'amortisseur de l'étau puis versez le liquide contenu dans le corps de l'amortisseur dans un récipient prévu à cet effet.

La bague de centrage du tube de l'amortisseur va tomber lorsque vous allez verser le liquide contenu dans le corps de l'amortisseur.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le tube de l'amortisseur ainsi que sur la bague de centrage puis nettoyez-les avec un chiffon.



AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Pour remplacer des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe afin de retirer le joint, nettoyez ensuite la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

5 À la main, retirez le collier de la cartouche pneumatique ainsi que le joint torique indiquant le débattement du corps de l'amortisseur. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'œillet du corps de l'amortisseur et l'unité du corps de l'amortisseur puis nettoyez-les avec un chiffon. Vérifiez ensuite qu'ils ne présentent pas de signe de détérioration ou d'usure.

Si l'œillet du corps de l'amortisseur ou l'unité du corps de l'amortisseur sont endommagés, vous devrez remplacer l'ensemble composé de l'œillet du corps de l'amortisseur et de l'unité du corps de l'amortisseur.



1 Retirez la bague de centrage de la cartouche pneumatique du collier de la cartouche pneumatique.



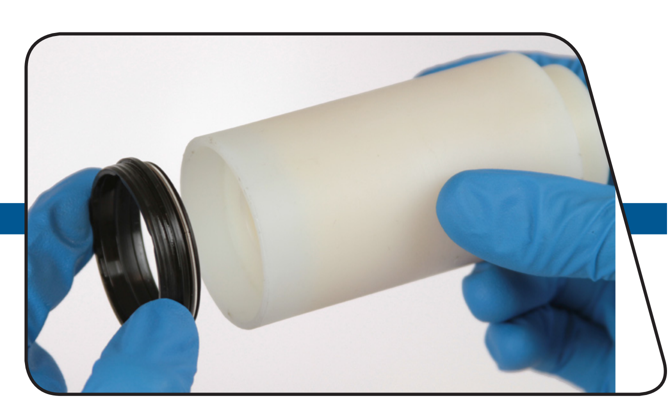
2 Vissez à la main le collier de la cartouche pneumatique sur le haut de la cartouche pneumatique jusqu'à ce qu'il se bloque. À l'aide d'un tournevis à tête plate, faites levier sur le joint anti-poussière pour le faire sortir du collier de la cartouche pneumatique. À la main, retirez le collier de la cartouche pneumatique.

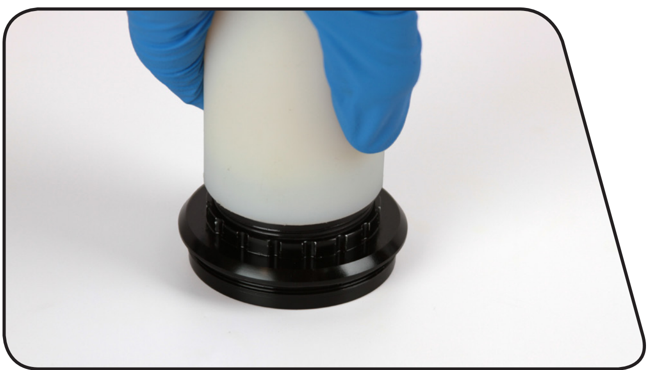


3 Placez un nouveau joint anti-poussière sur l'extrémité de l'outil d'installation des joints, comme illustré. Utilisez l'outil d'installation des joints pour mettre en place le joint anti-poussière à l'intérieur de la petite ouverture du collier de la cartouche pneumatique de manière à ce qu'il n'y ait pas d'espace entre le joint anti-poussière et le collier de la cartouche pneumatique.

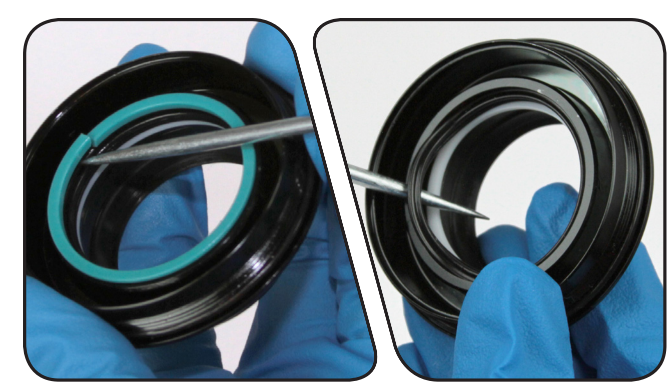
AVIS

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la face externe du joint pour faciliter sa mise en place dans le collier de la cartouche pneuma-tique et ainsi éviter d'endommager le joint.



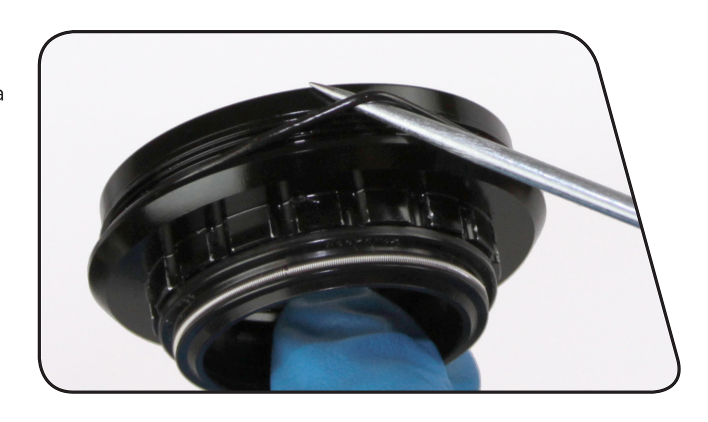


4 À l’aide d’une pointe, retirez les bagues anti-extrusion ainsi que le joint de section carrée du collier de la cartouche pneumatique.

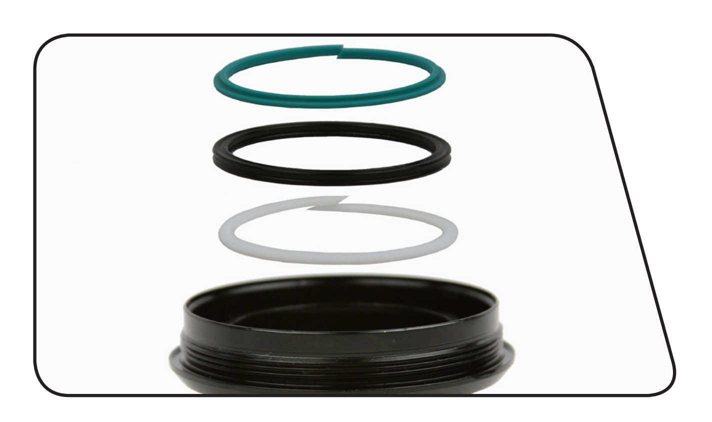




5 À l’aide d’une pointe, retirez puis remplacez le joint torique situé juste en-dessous du filetage externe du collier de la cartouche pneumatique. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le collier de la cartouche pneumatique puis nettoyez-le avec un chiffon.



6 Installez une nouvelle bague anti-extrusion de couleur blanche, un nouveau joint de section carrée et une nouvelle bague anti-extrusion de couleur bleue, avec leur côté étagé tourné vers le haut, à l’intérieur de la partie filetée du collier de la cartouche pneumatique.



Entretien de la cartouche pneumatique

1 Retirez le manchon interne de la cartouche pneumatique en coinçant les doigts de vos deux mains dans le manchon interne et en poussant sur la cartouche pneumatique à l'aide de vos pouces.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la cartouche pneumatique et son manchon interne puis nettoyez-les avec un chiffon.



2 Retirez puis remplacez le joint torique du manchon interne de la cartouche pneumatique.



Réglage de la progressivité de talonnage du ressort de la cartouche pneumatique

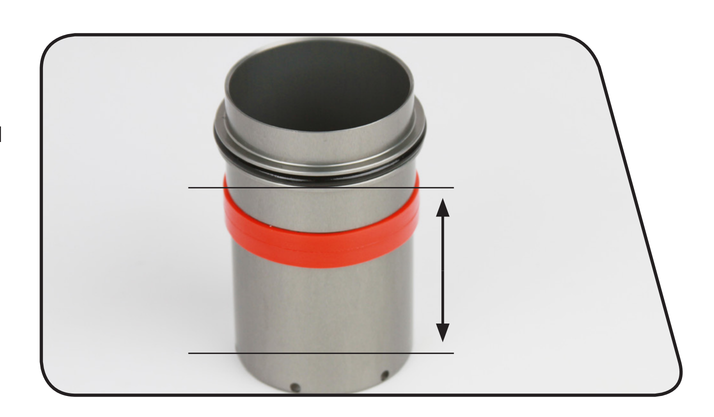
Les cartouches pneumatiques Vivid Air offrent la possibilité d'ajouter des entretoises creuses afin de modifier la sensation de progressivité dans la dernière partie du débattement de l'amortisseur arrière. Pour augmenter la sensation de progressivité, c'est-à-dire rendre le talonnage de l'amortisseur plus difficile à atteindre pour une pression donnée, ajoutez 2 entretoises creuses à la fois jusqu'à atteindre le niveau de progressivité souhaité. Le fait de retirer les entretoises creuses déjà installées va diminuer la sensation de progressivité : le vélo talonnera plus facilement pour une pression donnée.

AVIS

Placez les entretoises creuses uniquement dans la partie délimitée par les deux flèches. N'obstruez pas les trous croisés situés sur le manchon interne.

Reportez-vous au tableau ci-dessous pour connaître le nombre maximal d'entretoises que le manchon interne de la cartouche pneumatique peut contenir en fonction de la taille de l'amortisseur. La taille de l'amortisseur est gravée sur l'œillet du corps de l'amortisseur, à côté du numéro de série.

Taille de l'amortisseur	Nombre max d'entretoises
200x51	10
200x57	10
216x63	12
222x70	12
240x76	13

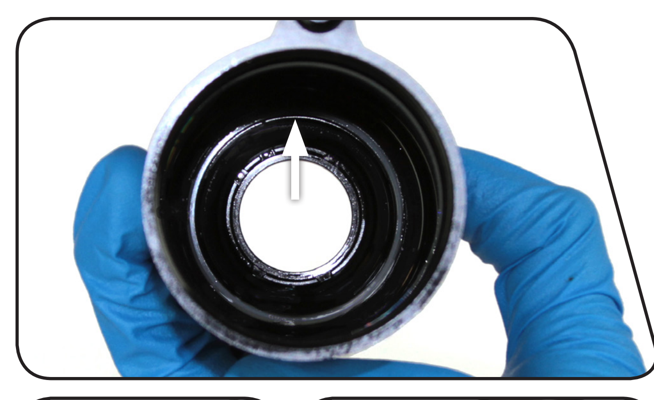


3 Retirez puis remplacez le joint torique de la cartouche pneumatique situé à l'intérieur de la grande ouverture de la cartouche pneumatique, juste au-dessus du filetage interne.

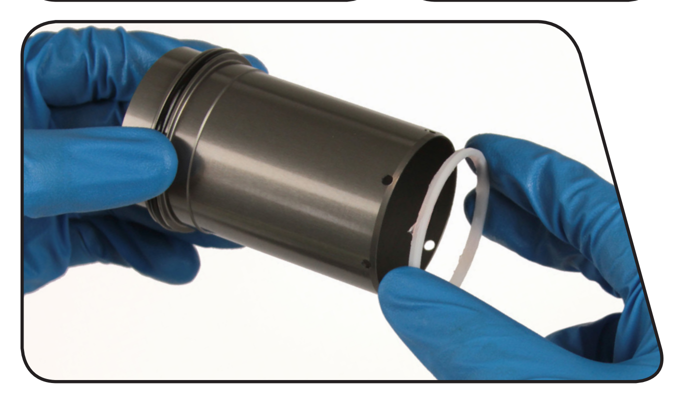


4 À l'aide d'une pointe, retirez la bague de centrage du manchon interne de la cartouche pneumatique située à la base de la cartouche pneumatique.

Appliquez une petite quantité de graisse sur le côté étagé de la nouvelle bague de centrage. Mettez la bague de centrage en place, son côté étagé en premier, sur le manchon interne de la cartouche pneumatique.







5 Insérez le manchon interne de la cartouche pneumatique, son côté avec la bague de centrage en premier, dans la cartouche pneumatique. Centrez le manchon interne de la cartouche pneumatique à l'intérieur de la cartouche pneumatique et enfoncez-le à la main dans la cartouche pneumatique jusqu'à ce que la bague de centrage s'insère dans la cannelure située au fond de la cartouche pneumatique.

Vérifiez que le manchon interne de la cartouche pneumatique est bien mis en place dans la cartouche pneumatique en passant votre doigt à travers le petit trou de la cartouche pneumatique et en appuyant sur le côté du manchon interne de la cartouche pneumatique. Le manchon interne de la cartouche pneumatique ne doit pas bouger. S'il bouge, répétez l'opération jusqu'à ce que le manchon interne de la cartouche pneumatique ne bouge plus.





Entretien de l’amortisseur

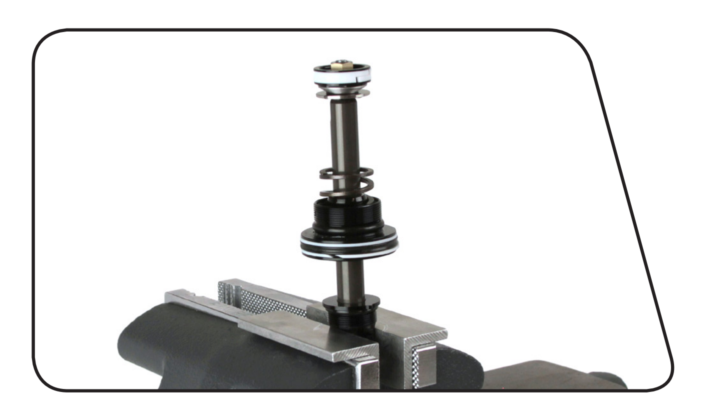
1 Retirez le tube de l’amortisseur de l’unité de la came. Vaporisez de l’alcool isopropylique sur le tube de l’amortisseur ainsi que sur l’unité de la came puis nettoyez-les avec un chiffon.



2 Retirez puis remplacez le joint torique de l’œillet de la came, situé à la base du filetage de l’œillet de la came.



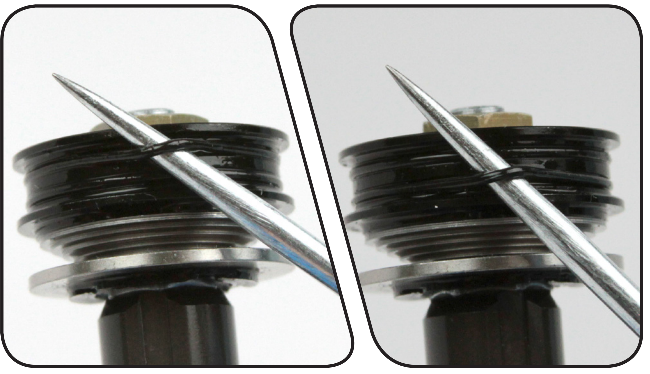
3 Serrez l’œillet de la came dans un étau.





Retirez puis remplacez la bague de coulissage du piston ainsi que les deux joints toriques situés sous la bague de coulissage.





5 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, dévissez l'écrou du piston. Insérez une clé hexagonale de 2 mm à travers l'écrou du piston, le boulon du piston, le piston principal et toutes les rondelles d'ajustage. Tout en maintenant ces éléments ensemble, retirez délicatement l'unité du piston puis la clé hexagonale de la came et mettez-les de côté.

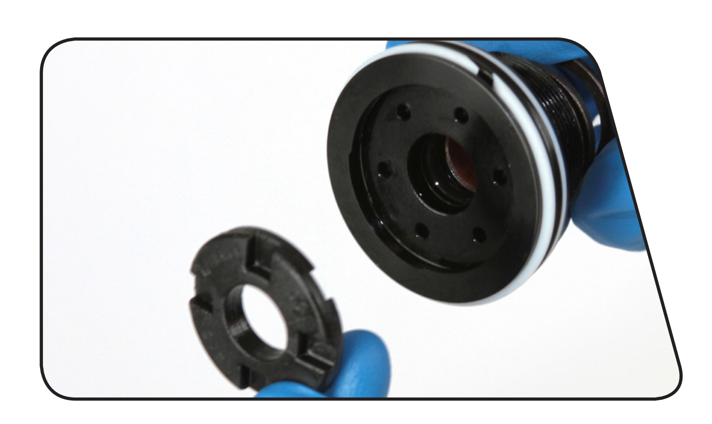




6 À la main, retirez la tête d'étanchéité de la came.



7 Retirez la butée de talonnage de la tête d'étanchéité.



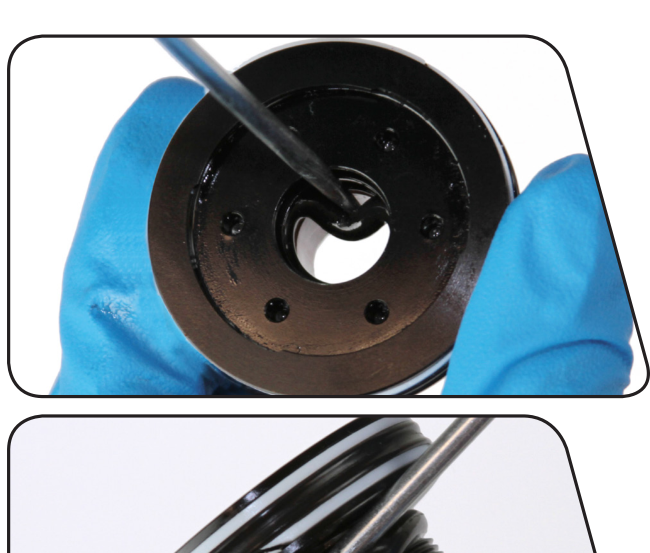
8 Retirez puis remplacez les deux bagues de coulissage de la tête d'étanchéité ainsi que le joint de section carrée.

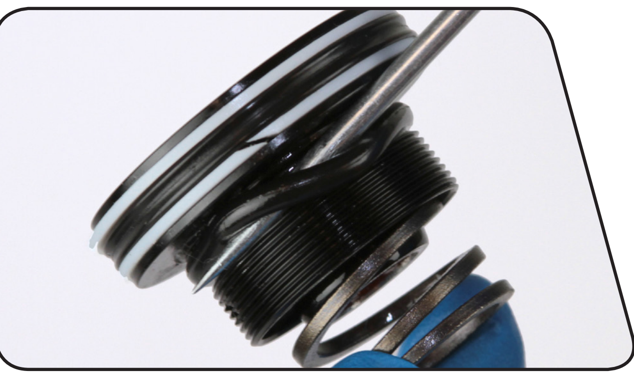
AVIS

Comprimez les nouvelles bagues de coulissage jusqu'à ce que leurs extrémités se chevauchent afin d'éviter qu'elles dépassent de la gorge assurant l'étanchéité et que vous les endommagiez lors de la mise en place de la cartouche pneumatique. Veillez à ne pas déformer ou endommager les bagues de coulissage en les comprimant.



9 À l’aide d’une pointe, retirez puis remplacez le joint torique situé à l’intérieur de la tête d’étanchéité ainsi que le joint torique situé sur la face externe de la tête d’étanchéité.



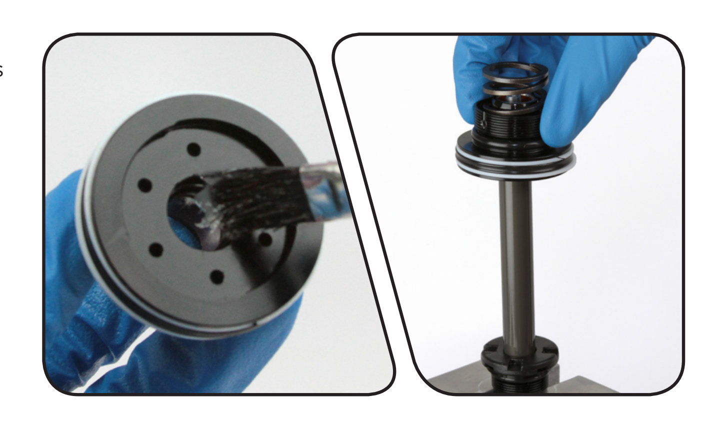


Installation de l’unité de la came

1 Installez la butée de talonnage sur l’unité de la came.



2 Graissez l’intérieur de la tête d’étanchéité puis mettez-la en place sur l’unité de la came avec le ressort Counter Measure™ tourné vers le haut.



3 À l’aide d’une clé hexagonale de 2 mm, installez l’unité du piston sur la came. À l’aide d’une clé dynamométrique équipée d’une douille de 10 mm, serrez l’écrou à un couple de 7,9 N.m.



4 Retirez l’unité de la came de l’étau.

1 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau. Avec votre pouce, enfoncez le bouchon du réservoir du PFI dans le réservoir jusqu'à ce qu'il se bloque.



2 À l'aide d'une pointe, retirez l'anneau de blocage du réservoir du PFI.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

L'anneau de blocage peut être éjecté violemment lors du démontage. Portez toujours des lunettes de sécurité.

Veillez à ne pas rayer l'intérieur du réservoir du PFI avec la pointe.

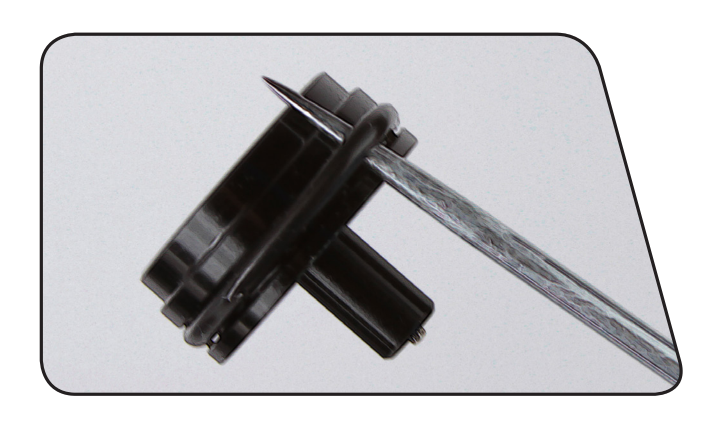


3 Vissez l'adaptateur Vivid sur une pompe pour suspension. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe et agitez-la de gauche à droite pour retirer le bouchon du réservoir du PFI. Retirez l'unité du bouchon du bouchon du réservoir de la pompe équipée de l'adaptateur.

Inspectez le bouchon du réservoir du PFI pour voir s'il est endommagé. Si tel est le cas, il faudra le remplacer.



4 Retirez puis remplacez le joint torique du bouchon du réservoir du PFI.



5 À l'aide d'une clé à sangle ou d'une clé plate de 31 mm serrée à la base du réservoir du PFI, desserrez-le de l'œillet du corps de l'amortisseur. Retirez l'amortisseur de l'étau ; maintenez-le au-dessus d'un récipient destiné à récupérer l'huile et retournez-le afin de retirer le réservoir du PFI à la main.

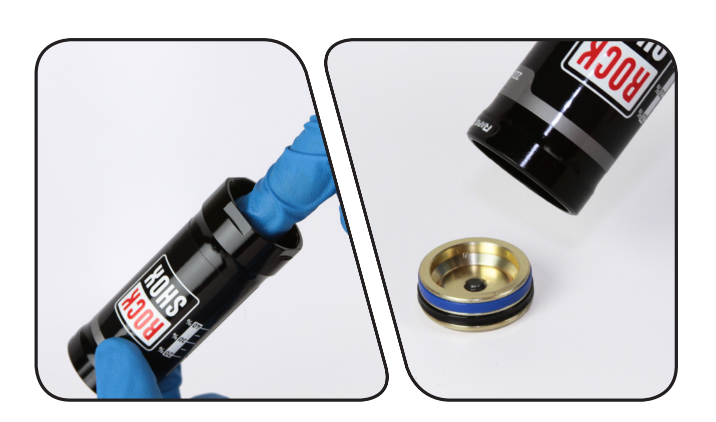
Du liquide va s'écouler du réservoir du PFI lors du démontage. Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.





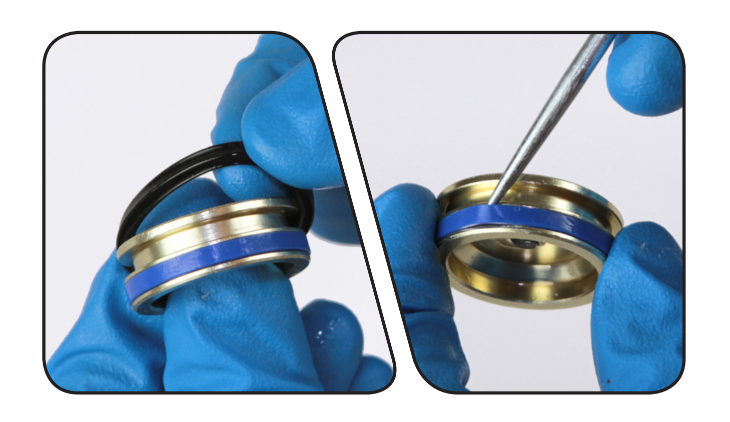


6 Avec le doigt, poussez sur le PFI pour le faire sortir de son réservoir.

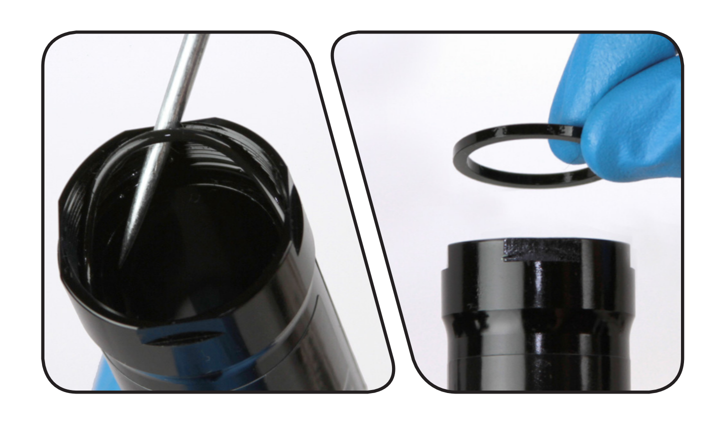


7 Retirez puis remplacez le joint de section carrée du PFI ainsi que la bague de coulissage.

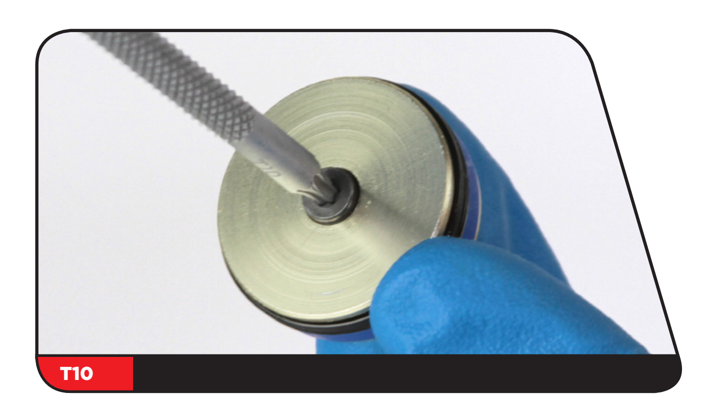
Vérifiez que le nouveau joint de section carrée n'est pas vrillé dans la cannelure.



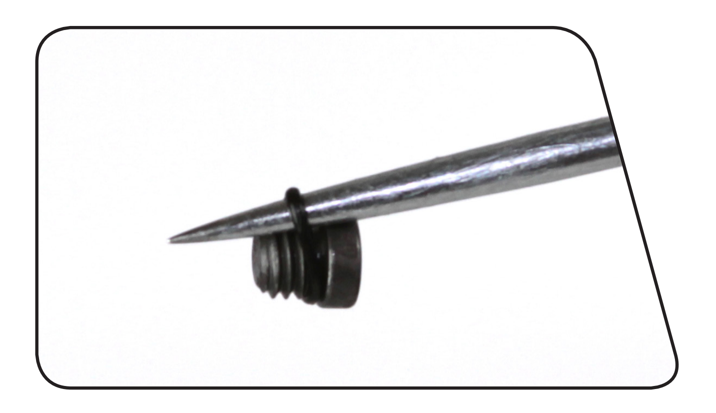
8 Retirez puis remplacez le joint torique du réservoir du PFI et la rondelle d'épaulement située au-dessus du filetage interne du réservoir du PFI.



9 À l'aide d'une clé TORX® T10, retirez la vis de purge du PFI.

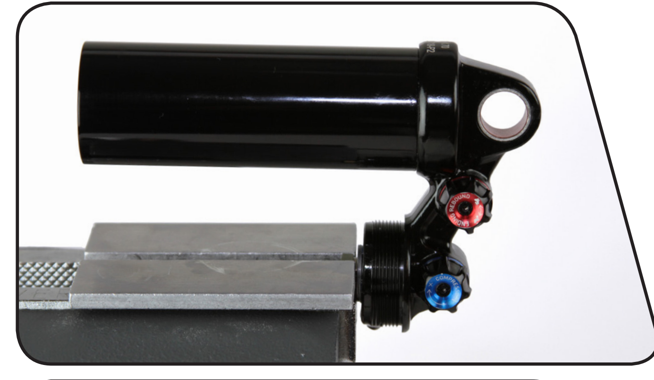


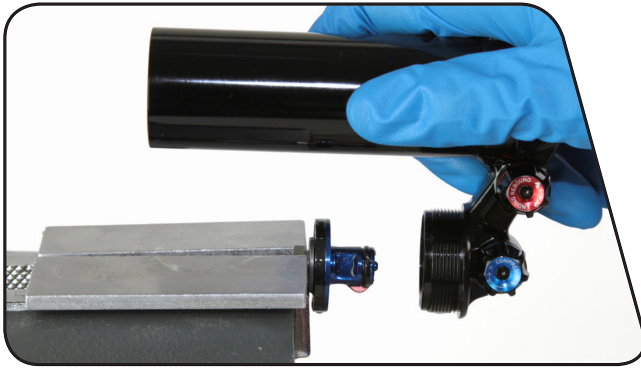
10 Retirez puis remplacez le joint torique de la vis de purge du PFI.



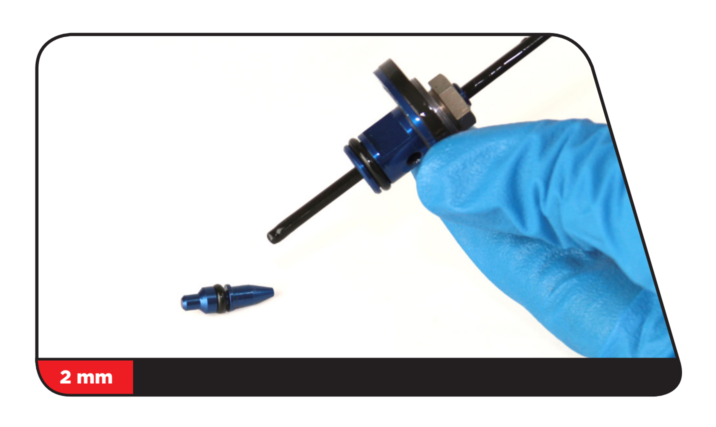
11 Serrez délicatement l'écrou de la valve de compression dans un étau puis tirez sur l'amortisseur pour le retirer de la valve de compression. Retirez la valve de compression de l'étau.

Du liquide va s'écouler de l'œillet du corps de l'amortisseur. Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.



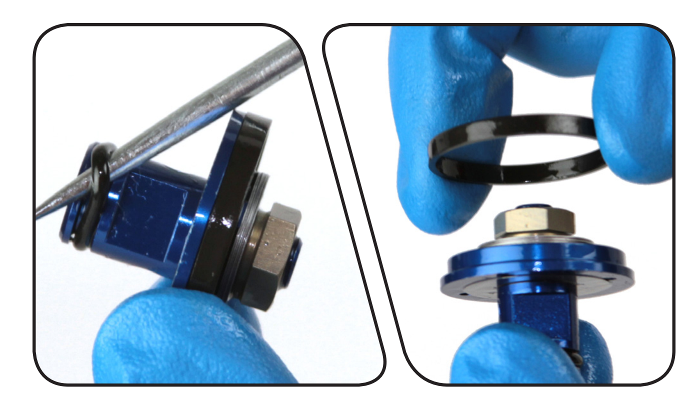


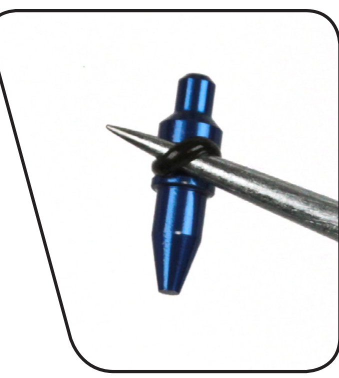
12 Insérez une clé hexagonale de 2 mm dans le trou de l'écrou de la valve de compression pour pousser sur l'aiguille de compression et la faire sortir.



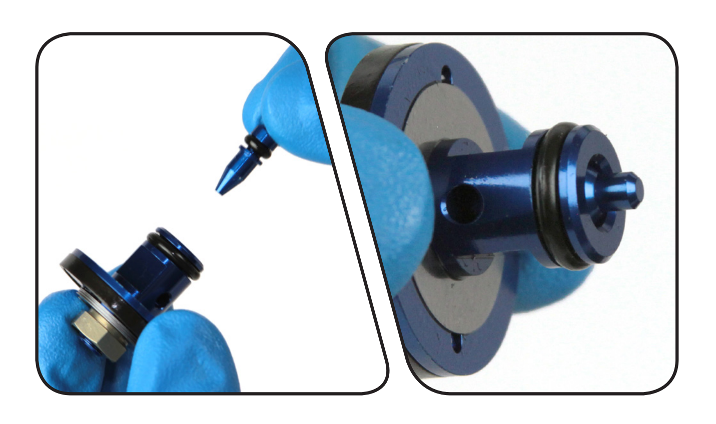


13 Retirez puis remplacez le joint torique de la valve de compression, la rondelle d'écrasement ainsi que le joint torique de l'aiguille de compression.





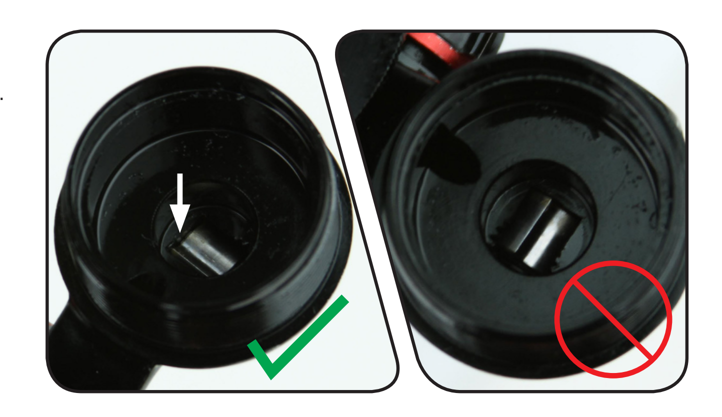
14 Avec les doigts, poussez l'aiguille de compression dans la valve de compression, comme illustré.



1 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.



2 Tournez la molette de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la came métallique de réglage de la compression atteigne son point bas.



3 Installez la valve de compression dans l'œillet du corps de l'amortisseur avec l'écrou de la valve de compression tourné vers le haut. Appuyez sur la valve jusqu'à ce qu'elle soit bien en place dans l'œillet du corps de l'amortisseur.



4 À la main, vissez le réservoir du PFI sur l'œillet du corps de l'amortisseur. Avec une clé plate de 31 mm ou une clé à sangle, serrez le réservoir du PFI à un couple de 11,3 N.m. Entre le réservoir du PFI et l'œillet du corps de l'amortisseur, vous verrez un petit espace. Ceci est normal.

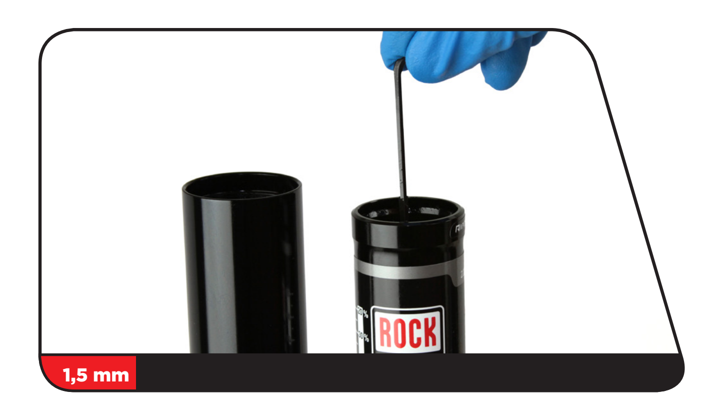
AVIS

Ne serrez pas trop le réservoir du PFI.





5 À l'aide d'une clé hexagonale de 1,5 mm, poussez l'aiguille de compression dans la valve de compression. Ainsi, vous dégagez une voie d'accès pour purger l'amortisseur.

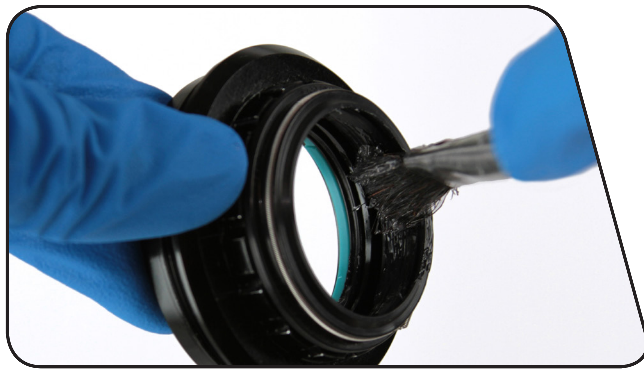


6 Nettoyez puis installez le joint torique indiquant le débattement.



7 Graissez l’intérieur du collier de la cartouche pneumatique puis commencez à l’insérez de biais sur le corps de l’amortisseur avec son côté fileté tourné vers le haut. Avec le doigt, poussez le joint de section carrée tout en mettant le collier en place afin d’éviter qu’il ne se pince. Faites coulisser le collier le long du corps de l’amortisseur.

Retirez l’amortisseur de l’étau.

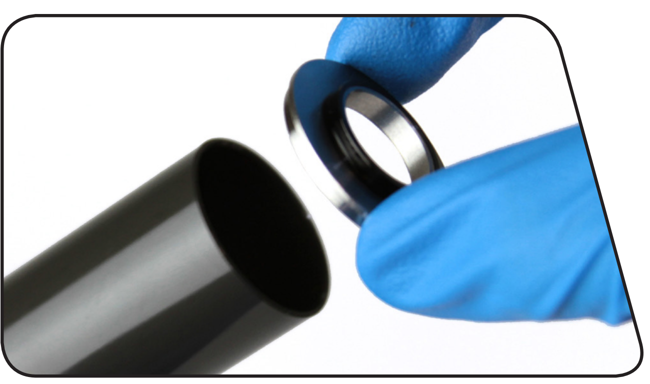




8 Retirez puis remplacez la rondelle d’écrasement située sur la bague de centrage du tube de l’amortisseur.



9 Placez la bague de centrage du tube de l'amortisseur sur l'extrémité du tube de l'amortisseur qui ne comporte pas de trous. Maintenez l'amortisseur de sorte que l'ouverture dans le corps de l'amortisseur soit tournée vers le bas. Insérez le tube de l'amortisseur dans le corps de l'amortisseur puis faites-le tourner jusqu'à ce que la bague de centrage soit bien en place dans sa cannelure.





10 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau. Installez la bague de centrage de la cartouche pneumatique sur le collier de la cartouche pneumatique avec le côté étagé et chanfreiné tourné vers le haut.

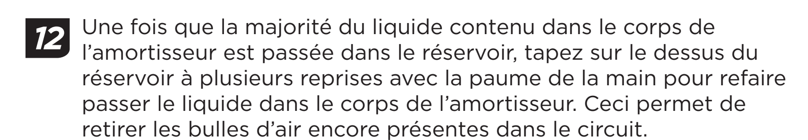


11 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du tube de l'amortisseur. Du liquide va commencer à passer dans le réservoir du PFI.

Avec la paume de la main, tapez sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises pour faire passer le liquide dans le réservoir. Ceci permet d'enlever les bulles d'air présentes dans le circuit.







12 Une fois que la majorité du liquide contenu dans le corps de l'amortisseur est passée dans le réservoir, tapez sur le dessus du réservoir à plusieurs reprises avec la paume de la main pour refaire passer le liquide dans le corps de l'amortisseur. Ceci permet de retirer les bulles d'air encore présentes dans le circuit.

Veillez à ce que le niveau de liquide dans le corps de l'amortisseur ou dans le réservoir du PFI ne soit pas trop bas, car cela risquerait de faire pénétrer de l'air dans le circuit.

Continuez à taper sur le corps de l'amortisseur et sur le réservoir jusqu'à ce que plus aucune bulle ne sorte d'un côté ou de l'autre.

Une fois que tout l'air a été purgé du circuit, cessez de taper et les niveaux de liquide vont s'équilibrer des deux côtés.



13 Installez le PFI avec son côté plat tourné vers le haut dans le réservoir. Avec le pouce, appuyez délicatement et sans à-coups sur le PFI pour le faire rentrer dans le réservoir et passer le cran.

Tapez de nouveau sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises pour faire sortir l'air restant par l'orifice de purge du PFI. Lorsque plus aucune bulle d'air ne sort de l'orifice de purge, couvrez immédiatement le corps de l'amortisseur avec la main.



14 Toujours en gardant votre main sur le corps de l'amortisseur, remettez en place la vis de purge dans l'orifice de purge à l'aide d'une clé TORX® T10 puis serrez-la jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.

Une petite quantité de graisse sur la pointe de la clé TORX permettra de maintenir la vis de purge en place lors de son installation.

Retirez votre main du corps de l'amortisseur.



15 Rajoutez du liquide dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du filetage.



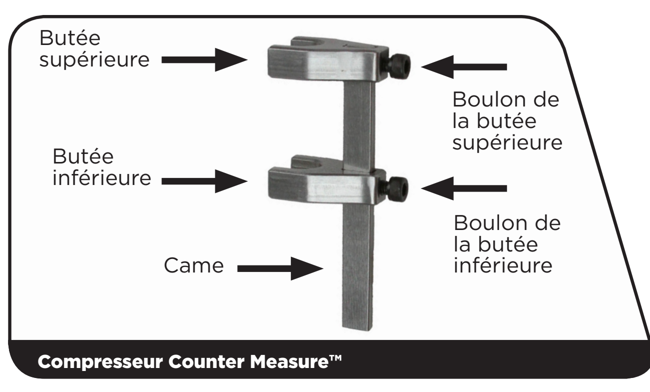
16 Maintenez la butée de talonnage à distance de la tête d'étanchéité puis insérez la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm dans les trous de clavette de la tête d'étanchéité.



17 Mettez en place le compresseur Counter Measure™ sur l'unité de la came, comme illustré. Écartez les butées supérieure et inférieure l'une de l'autre afin de serrer la clé à ergots sur la tête d'étanchéité. À l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, serrez le boulon de la butée supérieure.

Mettez l'unité et la came du compresseur contre une surface rigide. Avec la paume de votre main appuyez sur le piston vers le bas tout en tirant avec les doigts de l'autre main pour que le ressort Counter Measure soit complètement comprimé. Faites coulisser la butée inférieure vers le bas en direction de l'œillet puis, à l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, serrez le boulon de la butée inférieure.

Le ressort Counter Measure doit être complètement comprimé pour être installé dans le corps de l'amortisseur.

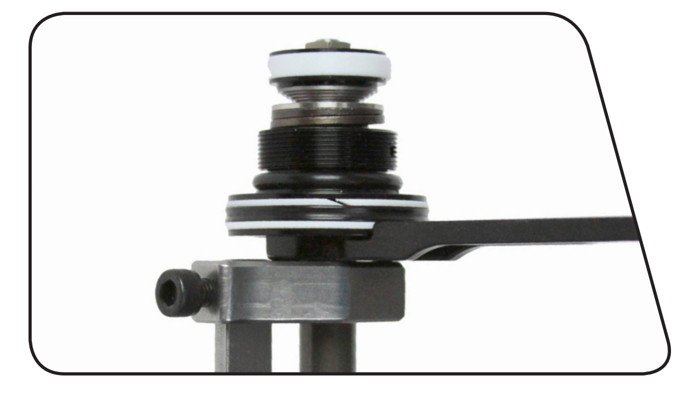


Compresseur Counter Measure™




3 mm


3 mm



18 Insérez l'unité de la came dans le corps de l'amortisseur en formant un angle de 45° tout en faisant tourner le piston dans le liquide contenu dans le corps de l'amortisseur.

Placez un chiffon sous l'amortisseur afin d'absorber le liquide qui pourrait déborder du corps de l'amortisseur.



19 À l'aide de la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm, faites tourner la tête d'étanchéité dans le sens des aiguilles d'une montre puis mettez-la en place dans le corps de l'amortisseur.



20 À l'aide d'une clé dynamométrique insérée dans l'encoche de la clé à ergots, serrez la tête d'étanchéité à un couple de 28,2 N•m.

Pour obtenir une valeur de couple précise, la clé dynamométrique doit être positionnée à un angle de 90° par rapport à la clé à ergots.



21 Avant de retirer le compresseur Counter Measure™, retirez la vis de purge du PFI à l'aide d'une clé TORX T10.



22 Déterminez la profondeur adéquate pour le PFI :

pour les amortisseurs de 267x89 mm : 53 mm
pour toutes les autres dimensions d'amortisseurs : 49 mm

Tracez la longueur adéquate sur un tuyau en plastique ou un goujon. À l'aide du tuyau en plastique, repoussez délicatement le PFI à l'intérieur du réservoir jusqu'à la profondeur souhaitée.

Prenez la mesure du haut du réservoir jusqu'au haut du PFI.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut jaillir de l'orifice de purge du PFI. Portez toujours des lunettes de sécurité.

Placez un chiffon autour du réservoir du PFI pour absorber les éventuelles coulures de liquide. Utilisez un outil en plastique creux lors du réglage de la profondeur du PFI afin de réduire les risques de coulures.



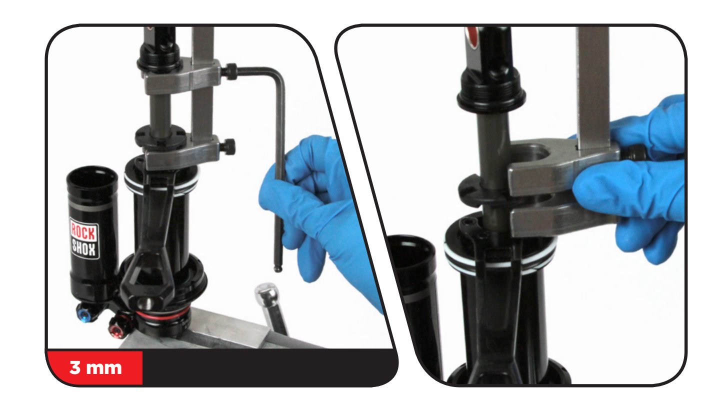
53 mm ou 49 mm


53 mm ou 49 mm

23 À l'aide d'une clé TORX® T10, remettez en place la vis de purge dans l'orifice de purge puis serrez-la jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.


T10

24 À l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, desserrez le boulon de la butée inférieure du compresseur puis retirez-le de l'unité de la came.



3 mm



25 Retirez l'amortisseur de l'étau puis videz l'excès de liquide se trouvant au-dessus du PFI dans un récipient prévu à cet effet. À l'aide d'un chiffon propre, essuyez le liquide restant à l'intérieur du réservoir du PFI.



26 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.



27 Appliquez une petite quantité de graisse sur le joint torique du bouchon du réservoir du PFI. Enfoncez le bouchon du réservoir dans le réservoir du PFI jusqu'à ce que la cannelure de l'anneau de blocage soit visible.



28 Mettez l'anneau de blocage bien en place dans sa cannelure.





29 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, installez une nouvelle valve Schrader dans le bouchon du réservoir du PFI.



30 Vissez la pompe équipée de l'adaptateur Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe pour mettre le bouchon du réservoir contre l'anneau de blocage.



31 Avec la pompe, mettez le réservoir du PFI en pression à 200 psi (14 bar).

Une fois que le réservoir est en pression, retirez l'adaptateur pour pompe pneumatique Vivid de l'orifice de remplissage **avant** de le retirer de la pompe pour amortisseur. Le fait de retirer l'adaptateur de la pompe en premier pourrait laisser tout l'air s'échapper du réservoir.

Si vous possédez le matériel de remplissage adéquat, vous pouvez remplacer l'air par de l'azote.



200 psi (14 bar)

32 À l'aide d'une pointe, retirez puis remplacez le joint torique du capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir du PFI.





À l'aide d'une clé TORX® T10, installez le capuchon de l'orifice de remplissage sur le bouchon du réservoir du PFI.



34 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de l'amortisseur puis nettoyez-le avec un chiffon.



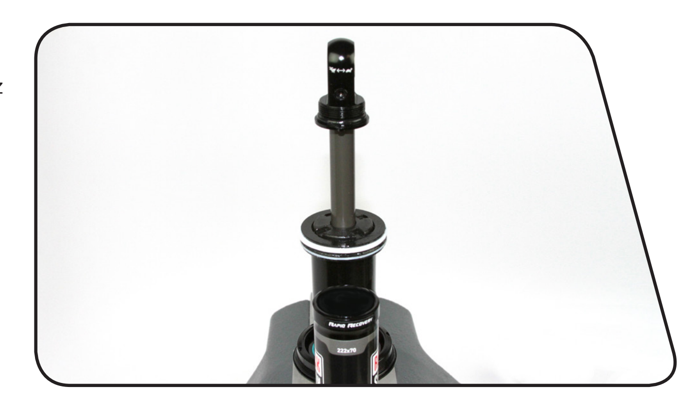
Appliquez du lubrifiant O-Lube Parker® sur le joint torique de l'œillet de la came.



36 Appliquez une bonne dose de lubrifiant O-Lube Parker® sur les bagues de coulissage et le joint de section carrée du collier de la cartouche pneumatique.



37 Alignez l'œillet de la came de manière à ce qu'il soit parallèle avec l'œillet du corps de l'amortisseur, avec la molette de réglage du rebond en début de course tournée dans la position que vous aviez notée par rapport au réservoir du PFI.



38 Reportez-vous au numéro situé sur le haut de la cartouche pneumatique que vous aviez noté. Il vous aidera à bien aligner la cartouche pneumatique par rapport à la molette de réglage du rebond en début de course.

Ce numéro correspond à une rainure de la cartouche pneumatique dans laquelle la languette de l'œillet de la came va s'insérer ; ainsi lorsque l'amortisseur sera installé sur le vélo, la cartouche pneumatique sera dans sa position initiale.



39 Versez 3 cm^3 d'huile Maxum4 Extra 15w50 Maxima® à l'intérieur du manchon interne de la cartouche pneumatique. Faites tourner la cartouche pneumatique pour répartir l'huile de manière uniforme sur toute la surface interne du manchon.

Maintenez la cartouche pneumatique en position horizontale pour que l'huile ne coule pas.

Veillez à ne pas faire couler d'huile sur le filetage de la cartouche pneumatique.



40 Alignez le numéro situé sur la cartouche pneumatique avec la molette de réglage du rebond en début de course puis enfoncez la cartouche pneumatique sur l'amortisseur jusqu'à ce que la cartouche pneumatique se trouve en-dessous de l'œillet de la came. En continuant à appuyer sur la cartouche pneumatique, faites-la légèrement tourner jusqu'à ce que la languette de l'œillet de la came soit bien dans la rainure de la cartouche pneumatique.

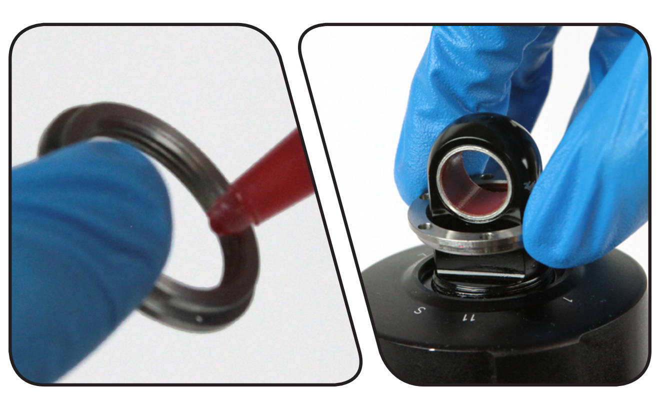


AVIS

Veillez à ne pas déloger les bagues de coulissage de la tête d'étanchéité lors du montage de la cartouche pneumatique. Cela pourrait endommager les bagues de coulissage. Avec le doigt, poussez les bagues de coulissage tout en mettant en place la cartouche pneumatique pour éviter qu'elles ne se pincent.



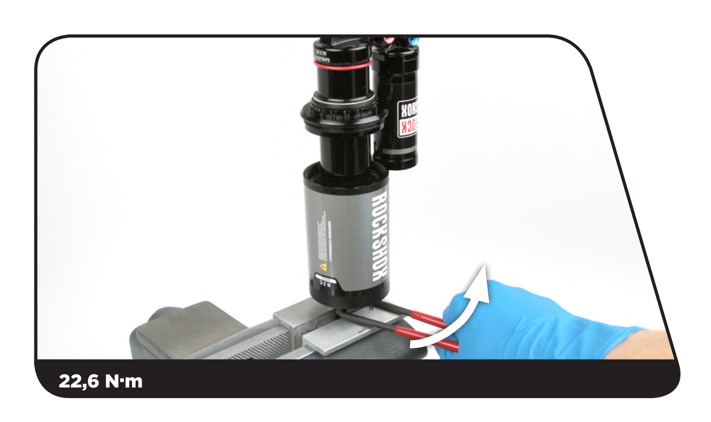
41 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage de la bague de verrouillage de la cartouche pneumatique et sur le filetage de l'œillet de la came puis nettoyez-les avec un chiffon. Appliquez du frein-filet rouge sur le filetage de la bague de verrouillage. Installez la bague de verrouillage par-dessus l'œillet de la came, puis, à l'aide de la clé à ergots, faites tourner la bague de verrouillage jusqu'à ce qu'elle soit serrée. Retirez l'amortisseur de l'étau.





42 Placez la clé à ergots sur la bague de verrouillage puis serrez l'œillet de la came de l'amortisseur dans un étau en laissant juste assez de place pour faire tourner la clé à ergots. À l'aide de la clé à ergots, serrez la bague de verrouillage à un couple de 22,6 N.m. Retirez l'amortisseur et la clé à ergots de l'étau.

Une fois que la cartouche pneumatique est insérée dans la rainure, la cartouche pneumatique pourra tourner très légèrement. Pour augmenter l'espace situé autour de la valve de la cartouche pneumatique, faites tourner la cartouche pneumatique de manière à ce que la valve se trouve au plus loin du réservoir du PFI. Maintenez la cartouche pneumatique dans cette position tout en serrant la bague de verrouillage.



43 Serrez la clé pour cartouche pneumatique RockShox Vivid dans un étau puis placez la cartouche pneumatique dans la clé. Repoussez le collier de la cartouche pneumatique contre le corps de l'amortisseur puis vissez-le dans la cartouche pneumatique.

Veillez à ce que la bague de centrage de la cartouche pneumatique soit bien centrée sur le manchon interne de la cartouche pneumatique ou autour du collier.



44 Entourez le corps de l'amortisseur avec du ruban d'électricien. À l'aide de l'outil pour jeu de pédalier, faites tourner le collier de la cartouche pneumatique dans le sens des aiguilles d'une montre puis serrez-le à un couple de 28,2 N.m. Retirez la clé pour cartouche pneumatique RockShox Vivid de l'amortisseur.

Retirez le ruban d'électricien.



45 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, faites tourner le boulon dans le sens des aiguilles d'une montre pour installer la molette de réglage du rebond en début de course.





Reportez-vous aux réglages de rebond et d'amortissement que vous aviez notés pour votre suspension au début de l'entretien. Réglez chaque molette en fonction du nombre de clics ou de tours que vous aviez notés puis mettez la cartouche pneumatique en pression jusqu'à la valeur souhaitée.

L'entretien de votre amortisseur Vivid Air est terminé.

www.sramcom